



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

ВЗГЛЯДЫ ОТРАСЛИ НА КОРЗИНУ МЕР И ДОЛГОСРОЧНУЮ ЦЕЛЬ

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА), Организацией гражданского аэронавигационного обслуживания (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), координируемыми Группой действий по воздушному транспорту (АТАГ))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Отрасль намерена сократить свою эмиссию с помощью технических мер, применения устойчиво производимого авиационного топлива, эксплуатационных и инфраструктурных мер. В рабочем документе отмечаются усилия, прилагаемые отраслью для достижения своей краткосрочной цели в деле сохранения климата, и отмечается мнение отрасли о том, что Совету следует разработать долгосрочную цель для международной гражданской авиации для принятия ее на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Действия: Ассамблее предлагается:

- признать усилия, предпринятые отраслью для достижения ее краткосрочной цели в деле сохранения климата по повышению топливной эффективности в среднем на 1,5 % в год;
- признать обязательство, взятое отраслью в отношении обеспечения углеродно-нейтрального прироста с 2020 года посредством ряда мер по сокращению эмиссии, подкрепленных CORSIA;
- обратиться к Совету с просьбой разработать, при полной поддержке отрасли и в сотрудничестве с ней, долгосрочную цель для международной гражданской авиации в области сохранения климата для принятия на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА. 19-2330

1. ПРИВЕРЖЕННОСТЬ АВИАЦИИ РАБОТЕ ПО РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ ЕЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА КЛИМАТ

1.1 В 2009 году авиационная отрасль определила три глобальных цели, направленные на уменьшение ее негативного влияния на климат: краткосрочная цель по улучшению эффективности на 1,5 % в год; среднесрочная цель по стабилизации нетто-эмиссии CO₂ с 2020 года путем достижения углеродно-нейтрального прироста; и долгосрочная цель снизить вдвое авиационную эмиссию CO₂ к 2050 году по сравнению с уровнем 2005 года. Мы отмечаем, что на 75-м ежегодном Общем собрании ИАТА (AGM), состоявшемся в Сеуле 1–3 июня 2019 года, авиакомпания-члены ИАТА подавляющим большинством голосов приняли резолюцию об осуществлении CORSIA, которая подтвердила эти глобальные обязательства².

1.2 Благодаря внедрению новых авиационных технологий, более эффективной эксплуатации и улучшению инфраструктуры, отрасль опережает свою краткосрочную цель в области сохранения климата по данным текущего анализа, показывающим улучшение в скользящей средней на 2,3 %, т. е. повышение эффективности на 17,3 % в период с 2009 года³.

1.3 В настоящее время отрасль проводит тщательный анализ потенциальных путей достижения своей собственной долгосрочной цели в соответствии с необходимыми действиями в рамках экономики в целом, отмеченными в Парижском соглашении и анализе МГЭИК. Это позволит определить, как авиационный сектор сможет добиться значительного сокращения эмиссии CO₂ за счет внедрения новых технологий, эксплуатационных элементов, улучшения инфраструктуры и использования устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) в период до и после 2050 года.

1.4 В 2010 году, в рамках 37-й сессии Ассамблея ИКАО утвердила следующие цели для авиации: цель достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года, желательная цель повышения топливной эффективности на 2 % в год с 2021 по 2050 год, и коллективная среднесрочная глобальная желательная цель удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне за счет достижения углеродно-нейтрального прироста.

1.5 Отрасль продемонстрировала экстраординарные инновации на протяжении всех лет своего служения установлению глобальных связей. Она покорила небо с помощью технологических инноваций, и также сможет справиться со своим влиянием на изменение климата.

1.6 В настоящее время промышленность готовится к энергетическому переходу от ископаемого топлива к устойчиво произведенному авиационному топливу, имеющему целый ряд источников, включая отходы, устойчиво созданную биомассу и варианты синтетического сырья. Производство SAF в объеме и по цене, позволяющим авиакомпаниям широко внедрять его, может все изменить с точки зрения эмиссии CO₂ авиации и станет основным фактором в отрасли в достижении ее цели на 2050 год.

2. ПЕРЕХОД НА АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА

2.1 По мере того, как сектор исследует возможности электрических и гибридных двигателей, которые в среднесрочной и долгосрочной перспективе могут быть приняты в

² <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/resolution-corsia-agm-2019.pdf>

³ Информационный бюллетень АТАГ, 2019 год

эксплуатацию, переход к SAF влечет за собой значительное сокращение CO₂ и становится важным элементом в нашей корзине мер в отношении полетов на средние и дальние расстояния. Существует ряд взаимовыгодных возможностей для производства SAF, но ключевым сейчас является значительное расширение производства, которое поможет снизить стоимость этих видов топлива. Государственная поддержка будет иметь важное значение для осуществления этого необходимого перехода.

2.2 Любой вид SAF, используемый сектором, должен соответствовать согласованным на глобальном уровне критериям устойчивости, чтобы обеспечить необходимую уверенность в том, что биоразнообразию, землепользованию, продовольственным или водным системам или местному населению не будет нанесен ущерб. Отрасль поддерживает принятие более широкого набора критериев устойчивости для SAF, заявленных в рамках CORSIA, и продолжение работы ИКАО в дополнение к основным требованиям, уже принятым Советом ИКАО. Согласованный на глобальном уровне подход к устойчивому развитию обеспечит ясность, которая поможет устранить барьеры для принятия SAF и поддержки инвестиций в этот жизненно важный новый сектор.

3. ВКЛАД ОТРАСЛИ В ФОРМИРОВАНИЕ КОРЗИНЫ МЕР

3.1 Производители стремятся в полной мере принять участие в достижении долгосрочной отраслевой цели и внесли впечатляющий вклад в улучшения, уже достигнутые с тех пор, как отрасль объявила о своих целях в области изменения климата, главным образом за счет внедрения новых авиационных технологий, которые обеспечивают повышение топливной эффективности от 15 до 25 % по сравнению с технологиями, которые они заменяют. Таким образом, современные типичные узкофюзеляжные самолеты потребляют около 2 литров топлива на одно место на 100 км пути.

3.2 Производители продолжают уделять приоритетное внимание экологическим показателям и в настоящее время в глобальном масштабе тратят 15 миллиардов долларов США в год на связанные с эффективностью исследования, технологии и разработку самолетов, двигателей и систем, включая переходы к электрическим двигателям, гибридно-электрическим системам, новым видам энергии, цифровизации и применению более легких материалов, которые могут улучшить вдохновляющие достижения, имеющиеся на сегодняшний день.

3.3 Достижения в области технологий потребуют времени, чтобы охватить весь эксплуатируемый флот в целом. Поэтому важно, чтобы ИКАО признала важность других элементов корзины мер, которые также будут иметь значение для сокращения авиационной эмиссии.

3.4 Государства – члены ИКАО должны сыграть решающую роль на этом пути, а также продолжать вносить свой важный вклад в разработку глобальных стандартов.

3.5 Авиакомпании демонстрируют значительное улучшение производительности с точки зрения производства полетов. Эксплуатационные меры включают в себя определение экономии веса для существующего парка ВС, что позволяет воздушному судну сжигать меньше топлива. Авиакомпании инвестируют в легкие сиденья и оборудование салона и даже заменяют тяжелые бумажные руководства для пилотов планшетными компьютерами. Другие примеры эксплуатационных мер включают одномоторное руление и холостую обратную тягу. В резолюции, упомянутой в пункте 1.1, также содержится настоятельный призыв к авиакомпаниям-членам ИАТА применять все имеющиеся меры по повышению топливной эффективности для

продолжения истории наращивания эффективности отрасли, включая инвестирование в обновление флота, принятие эксплуатационных мер и работу с отраслевыми партнерами для достижения больших успехов в применении инфраструктурных мер.

3.6 При организации воздушного движения внедряются новые технологии, которые увеличивают пропускную способность при одновременном сокращении задержек, такие как искусственный интеллект, автоматизация, цифровизация и наблюдение из космоса, а также эксплуатационные процедуры, такие как навигация, основанная на характеристиках (PBN), воздушное пространство системы свободных маршрутов (FRA), совместное принятие решений (CDM), организация потока воздушного движения (ATFM), которые сокращают протяженность маршрутов, уменьшают потребность в ожидании захода на посадку и позволяют экономить топливо за счет непрерывного снижения и непрерывного набора высоты. Организации, ответственные за ОрВД, также сотрудничают с партнерами для повышения эффективности наземного движения и процедур руления. Все эти технологии и процедуры позволяют воздушным судам летать более безопасными, более короткими, оптимальными, экономичными маршрутами, что снижает эмиссию.

3.7 Аэропорты могут оказывать ограниченное воздействие на эмиссию от использования реактивного топлива, но предпринимают значительные действия по сокращению выбросов от своей собственной производственной деятельности.

3.8 Это включает в себя такие практические меры, как Программа аккредитации аэропорта по выбросу углерода, которая отмечает свое десятилетие. Она стала отраслевым стандартом для аэропортов во всем мире: 275 аккредитованных аэропортов (по состоянию на июль 2019 года); расположенных в 71 государстве на всех континентах и принимающих 44 % мирового пассажиропотока. МСА также оказывает поддержку своим членам и государствам путем предоставления на безвозмездной основе таких инструментов, как Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT) и Aircraft Ground Energy System - Simulator (AGES-S), а также практических руководств по снижению воздействия на окружающую среду деятельности в аэропортах и вокруг них.

3.9 МСА поддерживает разработку и поощрение использования устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), и ряд аэропортов, таких как Осло, Стокгольм, Сиэтл и Сан-Франциско, уже начали инициативы по поставке SAF. Эти аэропорты разработали экономические модели, которые поддерживают заинтересованные стороны и местные органы власти. Дополнительные исследования должны помочь отрасли лучше понять, как эти инициативы могут быть распространены на другие аэропорты и как аэропорты могут выступать в качестве посредников для более широкого в коммерческих масштабах использования SAF.

3.10 На своих последних всемирной и европейской ассамблеях МСА принял резолюции, призывающие ИКАО стать более целеустремленной и продемонстрировать лидерство в установлении долгосрочных секторальных целей для дальнейшего сокращения эмиссии. Совет аэропортов делает это в свете обязательств, которые многие аэропорты-члены МСА имеют перед своими государствами в соответствии с Парижским соглашением, в отношении национальных обязательств по сокращению выбросов парниковых газов и учитывая дополнительный призыв к действию, исходящий из Специального доклада МГЭИК о глобальном потеплении на 1,5 °C.

4. **ДОЛГОСРОЧНАЯ ЦЕЛЬ**

4.1 Как отмечается в пункте 1.1, отрасль уже взяла на себя обязательство сократить вдвое свою авиационную нетто-эмиссию CO₂ к 2050 году по сравнению с уровнем 2005 года и полностью поддерживает дальнейшую работу ИКАО по принятию долгосрочной цели для международной авиации на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

5. **ВЫВОДЫ**

5.1 Ассамблее предлагается принять к сведению обязательства отрасли, наш прогресс в достижении поставленных целей и обратиться к Совету с просьбой разработать, при полной поддержке отрасли и в сотрудничестве с ней, долгосрочную цель для международной гражданской авиации в области сохранения климата для принятия на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

— КОНЕЦ —